

Une vraie rareté !

930 TURBO S FLATNOSE

PERFORMANCES	
Données Usine	
Vitesse maxi	270 km/h
0 à 100 km/h	5,2 s
Conso mixte	12,5 l/100 km

La 930 Turbo S est déjà un modèle rare, mais que dire de la Turbo S FlatNose qui a été produite à moins d'une centaine d'exemplaires entre 1986 et 1989, l'interprétation "routière" de la célébrissime 935 de compétition !

Texte Michael Delaney - Photos David Pell

En 1976, la réglementation du Groupe 5 "Silhouette" autorise la modification de la forme des ailes. Porsche en profite pour supprimer les phares sur la 935 dont les ailes se trouvent ainsi alignées avec le capot. Cela procure un gain aérodynamique significatif tandis que les phares sont logés dans le bouclier avant.

Bien entendu et comme toujours, le "look racing" fait des émules : certains acheteurs de 911 Turbo souhaitent alors s'offrir une voiture qui ressemble à celles qui s'imposent tous les week-ends sur les circuits. Mais il faudra attendre 1981 pour que Porsche accède à leur désir, la première 930 Turbo FlatNose étant livrée le 16 juillet de cette même année.

30 unités/an

À partir du millésime 1982, Porsche fabrique une trentaine de FlatNose par an pour des clients qui passent une commande spéciale au département Exclusive, l'option ne figurant pas au catalogue "standard" du constructeur. La carrosserie FlatNose peut être montée sur les 930 Turbo mais aussi sur les 911 TurboLook, même si cette opération a été encore plus rare que pour la Turbo. Il faudra cependant attendre le millésime 1987 pour que l'option apparaisse de façon officielle au catalogue, sous le code M506. Cela ne fit pas exploser le nombre d'exemplaires produits pour autant, mais facilita sensiblement la tâche des concessionnaires.

Si la 911 Turbo présentée en 1974 disposait d'un moteur de 3 litres développant 260 ch, la puissance grimpa à 300 ch à partir du millésime 1978 grâce à l'adoption d'un échangeur de chaleur placé sur le moteur et une cylindrée portée à 3,3 litres.

Il s'agissait d'un bloc en aluminium refroidi par air avec des culasses à simple arbre à cames en tête commandé par chaîne actionnant deux soupapes par cylindre. A partir du millésime 1986, l'injection k-Jetronic fut remplacée par une LE-Jetronic afin d'améliorer le couple tout en réduisant la consommation. La suralimentation était assurée par un simple turbo, installé sur la gauche du moteur, équipé d'une soupape de décharge débouchant directement dans l'atmosphère. L'air comprimé par le turbo était dirigé vers un échangeur de chaleur situé au-dessus du moteur avant de rejoindre la tubulure d'ad-

Fiche technique

Moteur	Type 930.66 S 6 cylindres à plat En alliage d'aluminium 2 arbres à cames en tête Entraînés par chaîne 2 soupapes par cylindre Graissage par carter sec Refroidissement par air
Cylindrée	3 299 cm3
Al. x course	97 x 74,4 mm
Taux de comp.	7,0:1
Puissance	330 ch à 5 750 tr/mn
Couple	467 Nm à 4 000 tr/mn
Alimentation	Injection Bosch LE-jetronic
Transmission	Boîte mécanique 5 rapports type G50.50 Différentiel autobloquant à 40 %
Train avant	Direction à crémaillère McPherson triangulé Barres de torsion longitudinales Barre antiroulis
Train arrière	Bras semi-tirés Barres de torsion transversales Barre antiroulis
Freins	4 disques ventilés percés 304x32 mm à l'avant 309x28 mm à l'arrière Étriers en alu à 4 pistons Assistance
Jantes	7j x 16 à l'avant 9j x 16 à l'arrière
Pneus	205/55 zr 16 à l'avant 245/45 zr 16 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 291 x 1 775 x 1 310 mm
Voies Av / Ar	1 432 / 1 492 mm
Empattement	2 272 mm
Réservoir	80 litres
Coffre	130 l
Cx	0,39
Poids	1 335 kg
Poids/puiss.	4,05 kg/ch
Prix neuf (1989)	127 825 € hors options

mission. En effet, lorsque le turbo comprime l'air, ce dernier s'échauffe, réduisant sa densité. En le refroidissant, il redevient plus compact ce qui permet d'augmenter la quantité d'air admis dans les cylindres, la quantité de carburant et finalement, la puissance. Le dessin très compact du moteur de la 930 Turbo permet de limiter les pertes de charge liées à des tubulures trop longues et donc d'améliorer le rendement du système de suralimentation. Dans sa version standard, il délivre 300 ch à 5 500 tr/mn pour un couple de 432 Nm à 4 000 tr/mn.

S pour 330 ch

Mais en 1986, les 300 ch qui faisaient rêver en 1978 sont devenus plus "courants" et il en faut un peu plus pour séduire une certaine catégorie d'acheteurs. C'est là que la version S entre en scène. Lorsque l'acheteur d'une Turbo demandait à avoir un moteur aux spécifications S, Porsche remplaçait les arbres à cames, installait un nouveau turbo avec un échangeur de chaleur plus grand et modifiait le système d'échappement pour une meilleure évacuation des gaz brûlés. Bien entendu, les réglages étaient adaptés à la nouvelle configuration mécanique. En revanche la transmission à 4 rapports (la boîte 5 n'apparaitra que sur le millésime 1989, l'auto qui illustre cet article en est donc équipée) n'était pas modifiée car l'expérience de la course avait prouvé qu'elle était capable d'encaisser le surplus de puissance sans problème. Ainsi modifié, le moteur de la Turbo S délivrait 330 ch à 5 750 tr/mn pour un couple de 467 Nm à 4 000 tr/mn. Des valeurs tout à fait respectables, surtout pour l'époque, qui permettaient à la 930 Turbo S de filer à 270 km/h, soit 10 km/h de plus que la Turbo. La carrosserie FlatNose permettait sans doute de grappiller 5 km/h de plus, mais Porsche n'a jamais communiqué de chiffres de performances officiels pour cette version.

« À l'époque, certains acheteurs de 911 Turbo souhaitaient acquérir une voiture qui ressemblait à celles qui s'imposaient tous les week-ends sur les circuits, la désormais mythique 935 »

Esprit racing

L'avant de la FlatNose comportait un spoiler spécifique intégrant un radiateur d'huile central tandis que les ailes possédaient des ouïes de ventilation placées au-dessus des roues, comme sur les voitures de course, afin de "débourrer" l'air qui s'accumule sous les ailes avant en raison de la rotation des roues. A l'arrière de l'auto, de larges entrées étaient pratiquées devant les ailes pour refroidir freins et transmission tandis que de généreux marche-pieds reliaient les ailes avant et arrière à l'image des 935 de course.

Le reste de la carrosserie est identique à celle de la Turbo, mais ces quelques modifications suffisent à complètement transfigurer le look de la 911 et lui donner l'allure d'une voiture de course directement échappée des circuits. Arrêter un tel boulet de canon nécessite de gros freins, d'autant que la Turbo S pèse tout de même 1 335 kg en raison de son équipement pléthorique. Pour cela, Porsche a fait appel à des disques ventilés percés de plus de 300 mm de diamètre, pincés par des étriers à quatre pistons hérités de la 917, rien que ça ! Ces disques sont abrités par des jantes qui paraissent minuscules aujourd'hui mais représentaient ce qui se faisait de plus gros à l'époque du lancement de la Turbo : du 16 pouces de diamètre pour 7 pouces de large à l'avant et 9 pouces à l'arrière.

Sportive mais bourgeoise

Mais il n'y a pas que par sa mécanique, sa carrosserie, ses freins ou ses roues que la 930 Turbo S est excessive. Elle l'est aussi par son équipement. D'origine, celui-ci comprend l'intérieur tout cuir, des sièges au ciel de toit en passant par le tableau de bord, le volant, les garnitures de porte et l'assise des sièges arrière. Les sièges avant sont réglables électriquement dans tous les sens (profondeur, hauteur et inclinaison) et les vitres et les rétroviseurs extérieurs bénéficient également de commandes électriques. Une installation audio haut de gamme et la climatisation complètent les équipements de confort auxquels s'ajoute un verrouillage centralisé.

Mais cela ne suffisait pas à l'acheteur de cet exemplaire puisqu'il a fait réaliser une console centrale spécifique pour accueillir un système audio sur mesure avec une plage arrière intégrant dans la plus grande discrétion plusieurs haut-parleurs. A cela s'ajoutent les rangements pour les cartes routières placées sous la planche de bord et des rangements verrouillés par une patte en cuir ornée d'un logo Porsche émaillé.

Prendre le volant d'une Turbo est toujours un moment agréable dans la vie d'un porschiste, fût-il journaliste spécialisé et habitué à conduire toutes sortes de voitures plus modernes ou plus puissantes. Mais toutes ne déclenchent pas autant d'émotions que la 930 Turbo S FlatNose. Avec cette voiture dans un état de conservation exceptionnel (une 1ère main ne totalisant que 23 064 km le jour de notre essai !), cela commence dès qu'on la regarde grâce à sa couleur jaune, mais surtout grâce à son museau plongeant dont rien ne vient perturber la ligne, hormis bien sur les phares en position ouverts. L'habitude de voir la 911 avec ses gros phares ronds provoque l'impression qu'un éléphant s'est assis sur le capot où qu'il manque quelque chose, mais les nostalgiques des "Silhouettes" ne s'en plaindront certainement pas.

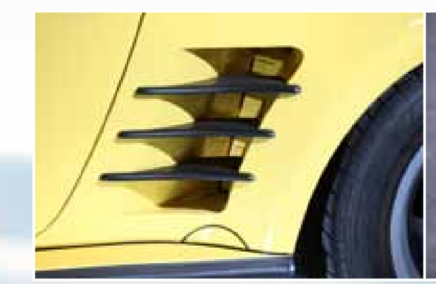
Le point de vue du professionnel

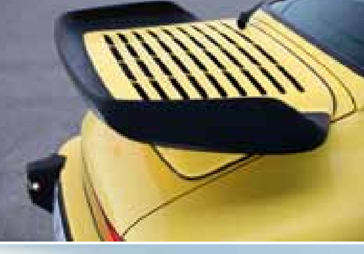
DAVID MARCIANO SPEEDSTAR

La FlatNose est assez méconnue des porschistes qui ont quelquefois du mal à l'apprécier à sa juste valeur. Se contenter de la comparer à une 930 simplement relookée serait une grave erreur. Il faut l'appréhender comme une voiture différente, pour ne pas dire un modèle à part entière. La 930 Turbo S FlatNose est une vraie rareté et la couleur jaune de ce modèle ajoute une dose d'originalité à sa configuration déjà exceptionnelle et à sa traçabilité optimale puisqu'il s'agit d'une 1ère main n'affichant que 23 000 km et d'un millésime 1989, donc équipé de la boîte à 5 rapports. Il y a fort à parier que ce type de voiture, à ranger dans le camp des authentiques collector, va continuer à prendre de la valeur et constitue donc un bel investissement…

Brutale

Au volant, on ne dispose plus des repères habituels que constituent les phares pour savoir où se trouve le museau de sa 911, mais après quelques minutes d'utilisation le conducteur s'y acclimatent très bien. Côté moteur, on


Les prises d'air servent à ventiler à la fois les freins arrière et la transmission


L'aileron qui dissimule l'échangeur de chaleur est identique à la version "standard"


Les jantes Fuchs ont les mêmes dimensions que sur la 930 Turbo


Les phares basculants sont commandés par un système de biellettes réalisées à l'unité

LA COTE RS MAGAZINE DE LA 930 TURBO

La cote ci-dessous correspond à la 930 Turbo "standard". Une Turbo S FlatNose se négocie largement au-dessus de celle-ci. L'extrême rareté des transactions fait qu'il n'existe pas vraiment de repère pour coter ces voitures fabriquées à quelques dizaines d'exemplaires seulement et pour lesquelles des collectionneurs avertis peuvent accepter de payer le prix fort. On peut néanmoins estimer qu'un millésime 1989 (boîte 5) devrait s'échanger dans une fourchette située entre 75 et 100 000 € selon son état et son historique.

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figure en page 109.

	Millésime	Hors normes	Excellent	Bon	Passable
930 Turbo 3.3	1978/81	48 000 €	26 000 €	20 000 €	7/14 000 €
	1982/85	49 000 €	28 500 €	22 000 €	8/16 000 €
	1986/88	50 000 €	31 500 €	23 000 €	9/17 000 €
	1989	55 000 €	39 000 €	26 000 €	10/19 000 €

LA PRODUCTION ET LES NUMÉROS DE SÉRIE

La 930 Turbo a été produite du millésime 1978 (août 1977 au millésime 1989 (juillet 1989). Il n'existe pas de numérotation spécifique pour les Turbo S.

1978 : à partir de 9308700001 (moteur à partir de 6780001)
1979 : à partir de 9309700001 (moteur à partir de 6790001)
1980 : à partir de 93a0070001 (moteur à partir de 67a0001)
1981 : à partir de wpozzz93zbs000001 (moteur à partir de 67b0001)
1982 : à partir de wpozzz93zcs000001 (moteur à partir de 67c0001)
1983 : à partir de wpozzz93zds000001 (moteur à partir de 67d0001)
1984 : à partir de wpozzz93zes000001 (moteur à partir de 67e0001)
1985 : à partir de wpozzz93zfs000001 (moteur à partir de 67f0001)
1986 : à partir de wpozzz93zgs000001 (moteur à partir de 67g0001)
1987 : à partir de wpozzz93zhs000001 (moteur à partir de 67h0001)
1988 : à partir de wpozzz93zjs000001 (moteur à partir de 67j0001)
1989 : à partir de wpozzz93zks000001 (moteur à partir de 67k0001)



ne ressent pas de différence avec la Turbo normale tant qu'on roule à bas régime dans le flot de circulation. En revanche, dès qu'on enfonce l'accélérateur, c'est comme si on avait appuyé sur un interrupteur et il se passe vraiment quelque chose d'inhabituel. Le "coup de pied au cul" est nettement plus violent que dans une 930 Turbo, d'autant que le moteur est légèrement plus creux avant l'arrivée de la puissance au régime de couple maxi. D'ailleurs, la courbe de couple possède une forme d'escalier typique des anciens moteurs turbos : elle grimpe doucement jusqu'à 3 000 tr/mn avant de devenir pratiquement verticale jusqu'à 4 000 tr/mn puis elle redescend progressivement jusqu'au régime de puissance maxi. C'est cette forme et cette arrivée brutale du couple qui donnent leur caractère si particulier aux moteurs turbocompressés des premières générations, comportement que certains apprécient et que d'autres détestent pour la même raison : le déferlement de puissance qui donne l'impression d'avoir allumé la post-combustion.
En fait, plus encore qu'avec une version atmosphérique, il faut avoir compris le mode d'emploi assez particulier de la 911 en raison de son moteur en porte-à-faux arrière qui confère un équilibre spécifique au châssis. En effet, la majorité du poids étant à l'arrière, au freinage, le transfert de charge vers l'avant rééquilibre l'auto ce qui permet à la 911 d'avoir un freinage exceptionnel car on n'est pas obligé de mettre 80 % du freinage à l'avant comme avec les tractions. A l'accélération, c'est la même histoire : la charge sur les roues motrices est telle qu'il est quasiment impossible de les faire patiner et que toute la puissance est transmise au sol.

« Au volant, on ne dispose plus des repères habituels que constituent les ailes hautes pour savoir où se trouve le museau de la 911, il faut réapprendre à interpréter la route qui se déroule devant vous… »

En courbes, attention justement à ces transferts de charge : en accélérant trop tôt, l'avant n'a plus d'adhérence et refuse de tourner, en accélérant trop tard, la masse du porte-à-faux arrière peut entraîner l'auto dans un survirage qui a déjà surpris plus d'un conducteur non averti !
Le juste équilibre est donc difficile à trouver, mais lorsqu'on a assimilé le fonctionnement de la Turbo, surtout en version S, elle procure un plaisir qu'aucune autre auto ne peut offrir. Mais est-ce bien raisonnable de conduire à la limite une voiture aussi rare dans un tel état ?
Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit : elle n'est pas faite pour rester dans un garage, bien au contraire !

L'installation audio visible derrière les sièges arrière est une réalisation sur-mesure


À l'avant, seul le pare-chocs et les jantes sont identiques à la 930 Turbo


Sur la Turbo S, le manomètre de pression de suralimentation se cale très vite à la valeur maxi…


Même si c'est surprenant, cette Turbo S n'est pas équipée de sièges sport !


Ce volant 3 branches est un accessoire proposé à l'époque par Porsche


Finition luxueuse pour ce modèle assemblé en toute petite série, y compris dans le coffre


De série, cette Turbo S est équipée de l'intérieur tout cuir, et ça se voit !


Outre la climatisation, la console centrale accueille un système audio très performant pour l'époque


Des rangements pour les cartes routières étaient proposés par Porsche sous la planche de bord




Extérieurement, le moteur ressemble à celui de la 930 car les modifications sont internes